DZIENNIK ZARZĄDZEŃ

DYREKCJI OKRĘGOWEJ KOLEI PAŃSTWOWYCH W WILNIE.

Rok XVII Wilno, dnia 23 września 1937 r. Nr 17.

SPIS TREŚCI:

Część A.

Część A.

SPRAWY SŁUŻBY RUCHU.

103.

Zarządzenie Dyrektora Kolei Państwowych z dnia 21 września 1937 r. o zatwierdzeniu i wprowadzeniu „Tymczasowej instrukcji dla zawiadowców stacyj opiekuńczych posterunków blokowych“ na obszarze DOKP Wilno.

Ze względów na to, że obowiązujące przepisy i instrukcje nie normują sprawy kontroli posterunków blokowych, niniejszym wprowadzam z dniem 1 października b. r. „Tymczasową instrukcję dla zawiadowców stacyj opiekuńczych posterunków blokowych“.

Nr I. 4a/48/96/37.

Załącznik do Zarządzenia Dyrektora Kolei Państwowych z dn. 21 września 1937 r. o wprowadzeniu „Tymczasowej instrukcji dla zawiadowców stacyj opiekuńczych posterunków blokowych“ na obszarze DOKP Wilno.

TYMCZASOWA INSTRUKCJA

dla zawiadowców stacyj opiekuńczych posterunków blokowych DOKP Wilno.

1. Zawiadowca stacji opiekuńczej posterunku blokowego powinien przynajmniej raz

na tydzień dokonać kontroli tego posterunku oraz 2 razy w miesiącu kontroli nocnej.

Zawiadowca stacji opiekuńczej powinien sprawdzić:

a) czy należycie prowadzone są dzienniki telegramów zapowiadawczych, dziennik telefoniczny (ser. R-144), książka kontroli urządzeń bezpieczeństwa, zeszyt rozkazów szczególnych, zeszyt pozwoleń na jazdę drezyny, roweru lub wózka roboczego, dziennik zewnętrznych oględzin rozjazdów, jeśli na posterunku rozjazdy się znajdują;

b) czy z regulaminem posterunku personel jest należycie obznajmiony i czy przyjęcie jego do wiadomości jest stwierdzone podpisami;

c) czy przepisy służbowe i instrukcje są należycie utrzymane i uzupełnione;

d) czy pesterunek posiada wyciąg z obowiązującego rozkładu jazdy pociągów przechodzących;

e) czy blokowy posiada potrzebne przybory do sygnalizowania (chorągiewkę, latarkę zaopatrzoną w szkła bezbarwne i czerwone, gwizdawkę lub trąbkę i nie mniej niż 6 spłonek);

f) czy przekazywanie dyżurów odbywa się przepisowo i w godzinach przewidzianych wykresem pracy, zatwierdzonym przez naczelnika oddziału ruchowo-handlowego i czy objęcie lub zdania dyżurów zapisywane jest każdorazowo do odpowiednich książek i dzienników;

g) czy oświetlenie posterunku jest należyte;

h) czy widzialność torów i semaforów z posterunków jest dobra;

i) czy blokowy należycie obeznany jest z rozkładem jazdy pociągów, obsługą urządzeń bezpieczeństwa (również i przy mogących zajść nieregularnościach, jak naprzykład w razie rozerwania pędni semaforu lub pędni tarczy ostrzegawczej), z urządzeniami nastawczymi oraz czy nadawanie i odbieranie telegramów (na taśmie) odbywać się przepisowo;

k) czy zegar wskazuje czas prawidłowy;

l) czy inwentarz posterunku odpowiada jego potrzebom i czy zgodny jest ze spisem umieszczonym w biurze blokowego.

2. Wynik kontroli posterunku zawiadowca stacji odnotowuje: w dziennikach telegramów zapowiadawczych (przez całą szerokość stronicy), w książce kontroli urządzeń bezpieczeństwa, w dzienniku telefonicznym, oraz rezultat kontroli wpisuje do książki kontroli posterunku.

O dokonaniu kontroli i jej wyniku zawiadowca stacji donosi niezwłocznie raportem służbowym naczelnikowi oddziału ruchowo-handlowego.

3. Przeprowadzając kontrolę, zawiadowca stacji, o ile jest to możliwe, powinien przeprowadzić ją w takim czasie, aby mógł być obecnym jednocześnie przynajmniej 2 razy w miesiącu przy przekazywaniu dyżurów.

4. Dojazdy zawiadowców stacyj do posterunków blokowych dla dokonania kontroli powinny odbywać się zasadniczo pociągami mającymi postój na tym posterunku, Jeśli jednak pociągi postoju na posterunku nie mają, zawiadowca stacji każdorazowo zarządza zatrzymanie pociągu, przy czym dla takiego zatrzymania nie mogą być używane pociągi pośpieszne i dalekobieżne.

5. W czasie wyjazdu zawiadowców stacyj dla dokonania kontroli przydzielonych im posterunków blokowych, przysługują im diety na ogólnych zasadach.

104.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych z dnia 20 września 1937 r. Nr 97 o prowadzeniu książek obrotu wagonów towarowych i nadsyłaniu odnośnych sprawozdań miesięcznych.

Ministerstwo Komunikacji zarządzeniami z dnia 14 i 19 lipca 1937 roku ogłoszonymi w Dz. Urz. M. K. Nr 30 pozycja 230 i 232 wprowadziło zmiany w przepisach Nr R-29 i Nr R-2.

Dotychczas wszystkie stacje przesyłały 3-go dnia każdego miesiąca do Dyrekcji (dział

statystyczny) celem kontroli (§ 57 Przep. R-2) książki obrotu wagonów **P. K. P. i obcych,** obejmujące zapiski za cały miesiąc ubiegły wraz z wykazami wagonowymi R-3, R-4 poleceniami R-6 i zawiadomieniami R-13. Obecnie zaś w związku z powyższym zarządzeniem Dyrekcja wyjaśnia, że, **poczynając od dnia 1 października r. b.** należy we wskazanych terminach, t. zn. 3-go dnia każdego miesiąca przesyłać do Dyrekcji (dział statystyczny) w celu przeprowadzenia merytorycznej kontroli pobranego postojowego **tylko książki obrotu wagonów obcych,** obejmujące zapiski za cały miesiąc ubiegły.

Do książek tych (wagonów obcych) powinny być dołączane:

1) komplety wykazów wagonowych R. 3 względnie R-4 (§ 44-3. p. 2. Przep. R-29);

2) polecenia R-6 i zawiadomienia R-13 **tylko** na wagony podstawiane i zabierane na i z ogólnych punktów ładunkowych, oraz ładowni publicznych „łd“ i stacyj, oznaczonych w spisie stacyj znakiem „Wu“ (§ 43-5 p. 2 i uzupełnienie do § 42-8 p. 2. Przep. R-29).

Do tych ostatnich należy również dołączać deklaracje w/g wzoru XVI Cz. I-B Tar. Tow., ze wskazaniem w nich danych dotyczących kiedy (datę i godzinę) oraz w jaki sposób **spełniono** zawiadomienie i kiedy (datę i godzinę) wykupiono przesyłkę.

Jednocześnie Dyrekcja przypomina do ścisłego przestrzegania:

1) prowadzenie oddzielnych książek obrotu wagonów obcych (w tym i C. C. C. P. — § 44-1 przep. R-29) obowiązuje nadal:

a) w stosunku do stacyj z dużym obrotem wagonów — oddzielnie za miesiące parzyste i oddzielnie za miesiące nieparzyste;

b) w stosunku do pozostałych stacyj — oddzielnie za pierwszy, drugi i trzeci miesiąc każdego kwartału (§ 44 p. 3 przep. R-2);

2) do książek wpisuje się bez wyjątku wszystkie wagony obce (w tym i C. C. C. P.) nadeszłe na stacje z wyjątkiem tranzytujących, przyczym zapiski prowadzone być powinny w kolejności przybycia wagonów i niezwłocznie po ich przybyciu (§ 44 p. 4 przep. R-2).

Z tranzytujących jednak powinny być wpisane do książki R-9 te wagony obce ładowne i próżne, biegnące w drodze powrotnej do ojczyzny, które z jakichkolwiek przyczyn nie mogły być przepuszczone przez daną stację pociągami zgodnie z ustalonym planem i postój ich w każdym poszczególnym przypadku wynosił więcej niż 12 godzin (§ 44-4 p. 2 przep. R-29).

3) W rubr. 27 „uwagi“ książki obrotu wagonów obcych R-9 należy notować (§ 44 p. 6 przep. R-2):

a) nazwę stacji przejścia i datę przejścia (z nalepek przejścia);

b) usprawiedliwienie postojów;

c) czas (datę i godzinę) i sposób spełnienie zawiadomienia, przyczym przy wagonach podlegająchch wyładowaniu na stacjach „Wu“ i „Łd“ dodatkowo wykazywać czas (datę i godzinę) wykupienia przesyłki.

4) Prowadzenie książek obrotu wagonów R-9 w stosunku do wagonów podstawionych:

a) przed wykupieniem—na tory stacyjne;

b) na bocznice do wyładowania;

c) na stacje „Wu“ „

d) „ „ „Łd“ „

winno odbywać się w sposób ujednostajniony i podany na przykładach w okólniku Dyrekcji Nr I.3/1/36 z dnia 7-I.36 roku.

5) Wagony, pozostałe na stacji z poprzedniego miesiąca winny być przeniesione do książki na miesiąc następny (§ 44-3 p. 1 przep. R-29).

6) Sprawozdania miesięczne o podstawianych na bocznice wagonach, przewidziane § 28 przep, wykonawczych o postępowaniu przy eksploatacji bocznic normalnotorowych, winny być wysyłane w terminach, określonych powyższymi przepisami bezpośrednio do działu technicznego wydziału ruchu.

Poza tym Dyrekcja poleca: aby stacje, na których w ciągu miesiąca sprawozdawczego obrotu wagonów obcych nie będzie, zgłaszały o tym do wydziału ruchu (dział statystyczny) **kartogramem** w terminie ustalonym dla nadsyłania książek obrotu wagonów obcych bez nadsyłania książek.

Równocześnie Dyrekcja zwraca uwagę na konieczność ścisłego przestrzegania prze-

pisów R-7 i R-8, traktujących o wzajemnym używaniu wagonów towarowych w komunikacji międzynarodowej,

w szczególności zaś:

1) na dokładne zaopatrywanie w nalepki przejścia wagonów obcych i nieusuwanie ich aż do ukończenia całkowitego biegu wagonów łącznie z drogą powrotną (§ 3 p. 7, 8, 9, przep. R-7 i R-8), a to celem uniknięcia strat pieniężnych z tytułu odszkodowania za niepokryte przebiegi (§ 5 p. 10 przep. R-7);

2) na niedopuszczanie przypadków przetrzymywania wagonów obcych od wyładowania do wysłania na koleje macierzyste, a to celem uchronienia kolei od grzywien przewidzianych w § 8 i strat w czynszu przewidzianych § 20 przepisów R-7.

Wszelkie straty materialne wynikłe z powodu nieprawidłowego użycia wagonów obcych i spowodowane z winy pracowników, będą ściągane w całości z winnych (przep. R-8 § 8).

Powyższe Dyrekcja poleca ogłosić zainteresowanym pracownikom stacyjnym i drużynom konduktorskim.

Za prawidłowe i ścisłe przestrzeganie powyższego okólnika odpowiedzialnym jest zawiadowca stacji.

Naczelnicy oddziałów ruchowo-handlowych, kontrolorzy ruchu i kontrolerzy gospodarki wagonowej dopilnują ścisłego przestrzegania niniejszego okólnika.

Nr I. 5-c/23/1/37.

105.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych z dnia 20 sierpnia 1937 r. Nr 98 w sprawie obliczania wyrazów taryfowych w telegramach.

Ministerstwo Poczt i Telegrafów pismem z dn. 26-V. r. b. za Nr TE 3230 wyjaśniło, że wszelkie skrócane nazwy formacyj i jednostek wojskowych, jak: DOK., PKU., KOP., PAL., PAC. i t. p. należy zarówno w adresie jak i w treści telegramów liczyć za jeden wyraz taryfowy, o ile ilość liter zawartych w skrócie nie przekracza pięciu. Skróty, składające się z więcej niż pięciu liter, należy liczyć za tyle wyrazów taryfowych, ile razy zawierają po pięć liter, a pozostałą resztę również za jeden wyraz.

Jednocześnie Dyrekcja wyjaśnia, iż przy ustaleniu ilości wyrazów taryfowych, połączenia liter „ch" w telegramach tak obrotu krajowego, jak też i obrotu zagranicznego zgodnie z postanowieniami ordynacji telegraficznej §§ 88 i 92 należy liczyć za dwa znaki lub za dwie litery.

Nr I. 1e. 80/123/37.

106.

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych z dnia 23 września 1937 r. Nr 99 o ograniczeniu używania kolejowych urządzeń telefonicznych.

Dyrekcja Okręgowa Poczt i Telegrafów w Wilnie zawiadomiła Dyrekcję, że personel kolejowy zezwala nieraz publiczności na korzystanie z telefonów służbowych (kolejowych) tak w komunikacji miejscowej, jak i zamiejscowej, lub też pośredniczy w rozmowach między abonentami sieci miejskiej (pocztowej) a abonentami kolejowymi nie uprawnionymi do rozmów z miastem.

Stan ten naraża państwowe przedsiębiorstwo „Polska Poczta, Telegraf i Telefon" na straty materialne, gdyż publiczność, mając możność bezpłatnego przesyłania wiadomości, uchyla się od korzystania z pocztowych urządzeń telegraficznych i telefonicznych.

Postępowanie personelu kolejowego, który ułatwia osobom postronnym, jak również i pracownikom kolejowym, korzystanie z telefonów służbowych dla rozmów prywatnych w komunikacji miejscowej lub zamiejscowej, jak i też z abonentami sieci telefonicznej miejskiej (pocztowej), narusza postanowienia ustawy o poczcie, telegrafie i telefonie, ustalające wyłączność korzystania z kolejowych urządzeń telefonicznych li tylko dla celów służbowych — oraz postanowienia przepisów służby telegraficznej i telefonicznej na kolejach Nr R-10, § 1, 2 i 3, a ponadto obciąża zbytecznie pracą kolejową sieć telefoniczną,

utrudniając porozumiewanie się w pilnych sprawach służbowych. Celem zapobieżenia temu stanowi rzeczy, polecam wszystkim organom kolejowym posiadającym kolejowe urządzenia telefoniczne ściśle przestrzegać postanowień podanych w przepisach dla służby telegraficznej i telefonicznej Nr R-10, w szczególności postanowienia § 1 ust. 1 i niedopuszczać osób prywatnych do prowadzenia rozmów za pomocą telefonów kolejowych, jak również niedopuszczać i tych pracowników kolejowych, którzy załatwiają telefonicznie swoje sprawy prywatne.

W przypadku stwierdzenia przez powołane organa naruszenia wskazanych przepisów — winni zobowiązani będą w myśl przepisów R-10 § 3 ust. 2 do opłacenia należności za rozmowę według taryfy telefonicznej przedsiębiorstwa „Polska Poczta, Telegraf i Telefon", a nadto pociągani będą do odpowiedzialności służbowej.

Okólnik niniejszy wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Nr I. 1e 81/162/37.

SPRAWY SŁUŻBY DROGOWEJ.

107.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych z dnia 16 sierpnia 1937 r. Nr 94 o ograniczeniu wyjazdów drezynami motorowymi.

Na skutek zarządzenia Ministerstwa Komunikacji Dyrekcja poleca ograniczyć wyjazdy drezynami motorowymi tylko do konieczności, podyktowanych okolicznościami służby tam, gdzie posługiwanie się pociągami byłoby niemożliwe.

Zasadniczo drezynami motrrowymi mogą posługiwać się tylko uprawnione do tego organa służby drogowej przy badaniu budowli, urządzeń kolejowych oraz kontroli robót na linii.

Poza tym wyjazdy drezynami mogą mieć miejsce tylko w przypadkach nagłych, zagrających bezpieczeństwu ruchu, mienia kolejowego lub ludzi, o ile dotarcie na miejsce innymi środkami lokomocji nie jest możliwe.

Zarazem Dyrekcja przypomina, by przy jazdach drezynami motorowymi stosowano się ściśle do postanowień przepisów R-1 § 68.

Nr III. 1-c/15/7/37.

108.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych z dnia 16 września 1937 r. Nr 96 w sprawie przestrzegania przez dróżników przejazdowych instrukcji Nr D-20.

W ostatnich czasach miały miejsce wypadki najechania pociągów na furmanki na przejazdach strzeżonych. Wypadki te spowodowane były tym, że dróżnicy przejazdowi, wbrew postanowieniom instrukcji D-20, nie byli obecni na swych posterunkach przy przejazdach.

W związku z tym Dyrekcja poleca pouczyć dróżników o postanowieniach „Instrukcji dla dróżników przejazdowych" (D-20) ze szczególnym uwzględnieniem § 6, pkt. 1 tej instrukcji, — i jednocześnie ostrzec ich, iż w razie niestosowania się do postanowień wymienionej wyżej instrukcji — będą pociągani, niezależnie od odpowiedzialności sądowo-karnej, do odpowiedzialności służbowej.

Nr III. 1c. 4/41/37.

SPRAWY SŁUŻBY HANDLOWO-TARYFOWEJ.

109.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych z dn. 28 sierpnia 1937 r. Nr 100 o umieszczaniu na sztukach bagażu adresów podróżnych.

W myśl Regulaminu przewozu osób (R. P. O.) § 30 pkt. 2 sztuki bagażu powinny

być zaopatrzone w trwałe napisy ze wskazaniem nazwiska podróżnego, jego adresu i stacji przeznaczenia.

Jak wynika z otrzymanych zażaleń, niektóre stacje żądają od podróżnych wskazania ich adresu **w miejscu przeznaczenia,** chociaż podróżnym adres ten nie jest jeszcze znany w chwili nadania bagażu do przewozu (np. przy wyjeździe na letniska i t. p.).

Wobec powyższego Dyrekcja wyjaśnia, że w przypadkach gdy podróżny oświadczy, że nie jest mu jeszcze znany jego adres w miejscu przeznaczenia, można przyjmować bagaż do przewozu z umieszczonym na nim **stałym adresem** podróżnego.

Okólnik niniejszy wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Nr IV. 1-c./52/2/37.

Adres Redakcji i Administracji:
Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Wilnie, ul. Słowackiego Nr 14.
Biuro Personalne pokój Nr 108, telefon Nr 8 (przez centralę D. O. K. P.).

Warunki prenumeraty:
Prenumerata wynosi w kraju:
Kwartalnie zł 2, półrocznie zł 4. rocznie zł 8.
Cena każdego numeru gr 50.

Do nabycia w Administracji Dziennika Zarządzeń
Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Wilnie.

Cena ogłoszeń:
Od wiersza — zł 1; za stronę zł 100.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika.
Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

Wydawnictwo Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Wilnie.

Druk. Państw. w Wilnie. Nr 1257. IX-37. 1000.